

LOS PUERTOS DE LA MUERTE, CÓMPLICES DE LAS EXPORTACIONES DE ARMAS ESPAÑOLAS PARA LA GUERRA

El caso de la venta de armas españolas al ejército saudí
y su probable uso en la guerra de Yemen

Autoría: Luis Arbide, Jordi Calvo, Abril Cortacans, Camino Simarro



Publicado por:



Centre Delàs d'Estudis per la Pau

Bisbe Laguarda, 4
08001 Barcelona
T. 93 441 19 47
www.centredelas.org
info@centredelas.org

Autoría: Luis Arbide, Jordi Calvo, Abril Cortacans, Camino Simarro

Barcelona, junio 2023

Diseño y maquetación: Esteva&Estêvão

Foto de portada: Greenpeace España; p. 5: Greenpeace España; p. 7: Almígdad Mojalli/VOA; p. 9: Ministerio de Defensa
p.16: Greenpeace España; p. 24: Ecuador Etxea; p. 27: Twitter/Guardia fronteriza saudita

El apoyo del Ayuntamiento y la Diputación de Valencia para la producción de esta publicación no constituye una aprobación del contenido, el cual refleja únicamente las opiniones de los autores.



ÍNDICE

Resumen ejecutivo	5
1. Introducción	7
2. La controvertida venta de armas españolas a Arabia Saudí	9
2.1 Exportaciones españolas de armamento a Arabia Saudí	9
2.2 Exportaciones probablemente ilegales	14
3. Las navieras saudíes y los puertos de la muerte	16
3.1 El caso de la naviera Bahri	16
3.2 Los puertos de la muerte	18
4. Movilizaciones sociales contra los puertos de la muerte	24
4.1 Las primeras protestas en Bilbao y Santander	24
4.2 Sagunto, un municipio incómodo con su rol como puerto de la muerte	26
5. Conclusiones y recomendaciones	27

ÍNDICE DE TABLAS, GRÁFICAS Y IMÁGENES

Tabla 1. Exportaciones de armas españolas a Arabia Saudí 2011-2022	10
Tabla 2. Exportaciones autorizadas de armas españolas a Arabia Saudí 2011-2022 (1er sem)	11
Tabla 3. Exportaciones realizadas de armas españolas a Arabia Saudí 2011-2022 (1er sem)	12
Tabla 4. Exportaciones de armamento de España a Arabia Saudí de la Base de datos de Transferencia de Armas SIPRI	12
Tabla 5. Exportaciones autorizadas de armas a Arabia Saudí superiores a 10 millones de euros 2011-2022 (1er sem)	13
Tabla 6. Exportaciones realizadas de armas a Arabia Saudí superiores a 10 millones de euros 2011-2022 (1er sem)	13
Tabla 7. Carga de armas por la naviera Bahri en puertos españoles 2016-2023	23
Imagen 1. Noticia de El Vigía sobre la naviera Bahri	17
Imagen 2. Sección en 2017 y en 2022 del buque de la naviera Bahri del astillero Knud E. Hansen	18
Imagen 3. Activistas de Greenpeace paran en el puerto de Bilbao la carga de material bélico en el buque Bahri Tabuk de Arabia Saudí en febrero de 2018	25
Imagen 4. Acción de protesta llevada a cabo en el Alto Horno nº 2 del puerto de Sagunto por activistas de Marfull-Agró y Antimilitaristes-MOC València	26
Gráfico 1. Exportaciones de armamento español a Arabia Saudí 2011-2022	10



RESUMEN EJECUTIVO

Las transferencias de armas son un elemento clave en la paz y seguridad internacionales. Su impacto en los procesos militarizadores de países que carecen de industria militar, así como su influencia en la carrera armamentística que nuevamente define las relaciones internacionales actuales, es crucial. Una de las regiones que han sufrido una mayor militarización gracias a la importación de armas ha sido Oriente Medio, con Arabia Saudí a la cabeza. Solo en 20 años el reino saudí ha pasado de ser un modesto país sin proyección militar alguna, a convertirse en la primera potencia militar de la región, situándose entre los países con mayor gasto militar del mundo.

La contribución de la industria armamentística española a la militarización saudí alcanza cifras mil millonarias. Los principales promotores de ésta son las propias empresas militares, que cuentan con la connivencia del estado, pero también con la imprescindible participación de los lugares de tránsito, entre los que destacan los puertos. Su colaboración, leal y callada, impulsa, abarata y facilita la salida de las armas de España en operaciones no exentas de riesgos y envueltas de un halo de secretismo que han despertado protestas sociales allá donde se encuentran los que se han dado a conocer como "puertos de la muerte."

Arabia Saudí tiene varias navieras y buques que, tras cargar contenedores de armas y explosivos de todo tipo en Estados Unidos y Europa, pasan por España para completar el suministro de un activo ejército cuya principal actividad militar se da en la guerra de Yemen. Las fuerzas armadas saudíes han sido acusadas por diversos organismos internacionales, ONG y organizaciones locales yemeníes de cometer crímenes de guerra en numerosas ocasiones con armas europeas, algunas producidas en España.

Las armas hay que llevarlas de la fábrica a la trinchera. De la cadena de producción al campo de batalla. Para ello hacen falta transportistas o el personal de los puertos por los que pasan barcos saudíes con la misión

de renovar el arsenal de su ejército. El rechazo a cargar armas para la guerra de estibadores, bomberos y quien quiera que tenga un rol en esta situación pone en riesgo un negocio y un proyecto político y económico de los lugares de origen y de destino de las armas, basado en la preponderancia del negocio armamentista y del uso de la fuerza militar.

De este modo, el tránsito de armas a través de los puertos españoles se convierte no solo en un hecho carente de ética, sino que además puede ser contrario al Tratado sobre el Comercio de Armas (TCA), que prohíbe expresamente el desvío de armas a lugares en conflicto armado. Las 400 bombas Paveway guiadas por láser de fabricación estadounidense son un buen ejemplo de lo que puede estar ocurriendo con algunas de las transferencias de armas españolas a Arabia Saudí protegidas por una Ley de Secretos Oficiales todavía en vigor, aprobada durante la dictadura de Franco.

Desde 2016 los puertos españoles de Bilbao, Santander, Motril, Sagunto y Cádiz han cargado alrededor de 35 mil toneladas en armamento, que bien pueden suponer más de un millón de municiones y explosivos fabricados en España con destino al ejército de Arabia Saudí, inmerso en la guerra de Yemen desde 2015.

Solo en una década, España ha transferido a Arabia Saudí más de dos mil millones de euros en armamento, 489 millones en municiones y explosivos de 2016 hasta el 30 de junio de 2022. Muchas de estas armas han salido por los puertos en los que hay cada vez más una sociedad civil contraria a que desde su territorio se contribuya a promover y perpetuar la guerra e incluso a cometer crímenes de guerra. El caso saudí es flagrante, como denunciábamos en este informe.

Los buques saudíes ya no pueden cargar armas sin tener que ocultar su identidad e incluso su geolocalización, poniendo en peligro el tránsito en el mar y alrededores de los puertos españoles de Santander,

Bilbao, Sagunto, Motril y Cádiz. El riesgo de la operación no se queda aquí, ya que los contenedores de explosivos, bombas, municiones y otros tipos de material militar, son una actividad no exenta de peligros para trabajadores y población local, tanto por un accidente puntual como por convertir un puerto civil en militar durante el período de tiempo en cuestión.

En este informe nos centramos en las armas a Arabia Saudí, como ejemplo de venta de armas que genera un rechazo mayoritario en la sociedad española, pero de España y sus puertos y aeropuertos salen armas para otras guerras, como la de Ucrania, ¿quién asegura que esta actividad no pueda ser considerada una acción de contribución militar determinante y poner en el punto de mira militar un lugar dedicado predominantemente a la actividad civil?

En este contexto, los puertos se han convertido los últimos años en la punta de lanza de los movimientos sociales contra el comercio de armas, especialmente desde el día en que Ina Robles, un bombero vasco, se negó a cargar armas en un navío saudí alegando razones éticas y escudándose en el teórico derecho a la objeción de conciencia.

La reacción de infinidad de personas, entidades y movimientos por la paz, el desarme y los derechos humanos, consiguieron que el 'Bahri Yanbu' no se llevara armas de Le Havre, ni de Génova. En el puerto de Bilbao la objeción de conciencia de un bombero y el activismo de antimilitaristas y pacifistas vascos también lo impidió. Ante la venta de armas para la guerra, la sociedad civil se ha movilizado, boicoteando, no colaborando y evitando participar en cualquiera de las fases necesarias para fabricar y vender armamento, a través de la objeción laboral y el rechazo de que con su trabajo se fabriquen y transporten armas, demostrando que las armas inicialmente destinadas a la guerra pueden ser bloqueadas en su tránsito, y en concreto en los puertos para que las armas no acaben alimentando y perpetuando guerras como la de Yemen.



1. INTRODUCCIÓN

Con este informe tenemos el objetivo de contribuir a desenmascarar el negocio de la guerra en una arista aún poco conocida, la del tránsito de las armas, mostrando que la lucha contra la guerra también se debe librar en los puertos. De hecho, porque gracias a la denuncia social, las navieras saudíes han dejado de atracar en puertos en los que la ciudadanía se ha movilizadado, para pasar a hacerlo en otros más tranquilos, aprovechando la falta de información sobre su impacto en el territorio (sobre todo en lo que respecta a las medidas de seguridad relacionadas con la carga de material explosivo), y sin el consentimiento explícito de sus habitantes.

Para ello analizamos en un primer capítulo el comercio de armas entre España y Arabia Saudí desde el inicio de la guerra de Yemen, cuando muchas de las exportaciones españolas de armas al ejército saudí pueden considerarse ilegales. Identificamos las categorías de armas y buscamos el mayor número posible de ejemplos concretos de armamento español transferido a Arabia Saudí en los últimos siete años para mostrar la importancia de la contribución española en el aumento de capacidades militares de las fuerzas armadas saudíes. A continuación, dedicamos un breve capítulo a explicar por qué son de dudosa legalidad las transferencias de armas desde España a un ejército acusado de cometer crímenes de guerra en Yemen y cuya capacidad de respetar las normas internacionales ha sido puesta en cuestión en numerosas ocasiones.

En el siguiente capítulo mostramos la historia de las navieras saudíes en su paso por los puertos españoles, prestando especial atención a la creciente opacidad de sus buques y de los puertos españoles donde han cargado armas, lo que supone una derivada más de la protección por parte de todos los resortes del Estado de la venta de armas a Arabia Saudí.

En un último apartado mostramos algunas de las movilizaciones más relevantes que se han producido contra los llamados puertos de la muerte, que han promovido diversas organizaciones pacifistas, antimilitaristas,

de derechos humanos y de solidaridad con las personas refugiadas, aquellas que huyen, precisamente, de guerras como la de Yemen.

Para la elaboración del análisis de las exportaciones de armamento se han utilizado los informes anuales del propio gobierno español, elaborados por la Secretaría de Estado de Comercio, la base de datos del Instituto Internacional de Investigación por la Paz de Estocolmo (SIPRI), donde se puede acceder a operaciones concretas de transferencias de armas españolas a Arabia Saudí, el apartado de las exportaciones de armas españolas la base de datos del Ciclo Económico Militar del Centre Delàs d'Estudis per la Pau y diversos informes y noticias de ONG y prensa con un consistente seguimiento de esta cuestión. El apartado de la responsabilidad de los puertos españoles con respecto a la salida de armas españolas hacia Arabia ha sido realizado en primer lugar a través de la observación directa de diversos activistas del grupo LGEA (La Guerra Empieza Aquí) que acuden físicamente con regularidad a los puertos descritos, así como hacen seguimiento

directo de las rutas oficiales de los buques de las navieras saudíes en tiempo real, que en colaboración con grupos de investigadores de otros países, conforman un completo y veraz relato de las travesías de los barcos que cargan armas con destino a Arabia Saudí.

El apartado sobre la legislación sobre el comercio de armas y algunas de las principales normas portuarias sobre el cargamento de armas y explosivos se ha hecho acudiendo a informes ya existentes del propio Centre Delàs, de Amnistía Internacional y en la vertiente más relacionada con los crímenes de guerra en Yemen, a la comunicación presentada por el European Center for Constitutional and Human Rights de Berlín (ECCHR) al Tribunal Penal Internacional, sobre la responsabilidad penal de la exportación de armas europeas a Arabia Saudí.

Cerramos el informe con una serie de conclusiones y recomendaciones para luchar contra el comercio de armas, también en los puertos, y así hacer más difícil que la guerra sea una opción política más.



2. LA CONTROVERTIDA VENTA DE ARMAS ESPAÑOLAS A ARABIA SAUDÍ

2.1 EXPORTACIONES ESPAÑOLAS DE ARMAMENTO A ARABIA SAUDÍ

España ha exportado en la última década más de 2 mil millones de euros en armas a Arabia Saudí. Las cifras alcanzadas los años previos y de inicio de la guerra de Yemen muestran la fase en que Arabia Saudí estaba preparándose para la guerra. El descenso de las ventas en 2019 y 2020 es muy probablemente fruto del momento de mayor crítica social sobre la participación europea a través de las exportaciones de armas en la guerra de Yemen. Sin embargo, vemos que las cifras de grandes exportaciones hacia el mar de Arabia vuelven a recuperarse en 2021 y en el primer semestre de 2022, y que seguirán al alza tal y como indican las autorizaciones de casi mil millones del primer semestre de 2022.

Esto significa que las controversias que las transferencias de armas a Arabia Saudí generaron en el pasado, no solo no han tenido un impacto político, sino que, por el contrario, han dado lugar a relaciones más

estrechas en materia militar entre ambos estados. De hecho, ambos gobiernos han firmado acuerdos de cooperación en defensa por los cuales se establecen dos cuestiones fundamentales: garantizar las exportaciones de armas con una vinculación de Gobierno a Gobierno de las mismas (cuando lo habitual es que se limite a la relación entre la empresa exportadora y el Gobierno importador)- y dotar de carácter confidencial las relaciones militares entre ambos países.¹ En base a estos acuerdos, Arabia Saudí consigue que no se cancele ninguna venta de armas a su ejército, por muy controvertida que sea considerada por la opinión pública española.

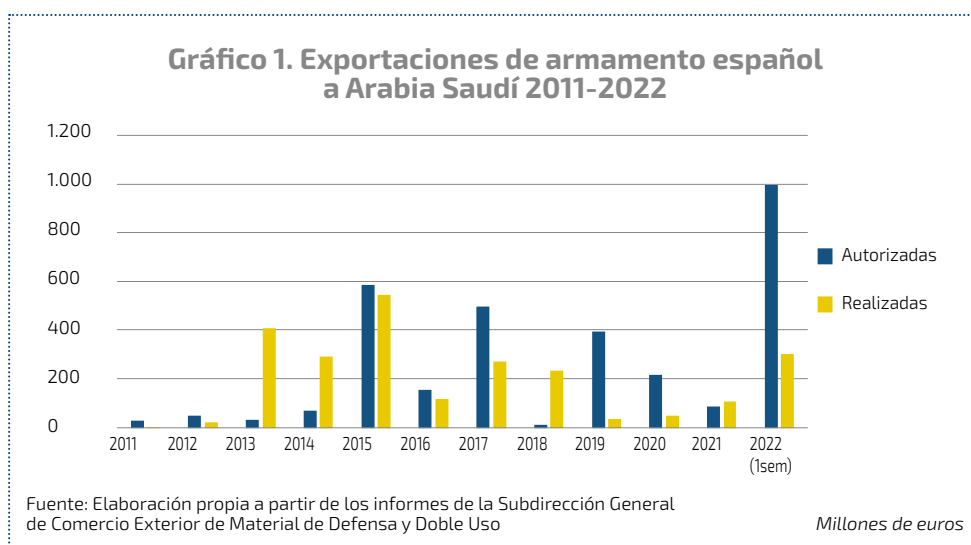
Arabia Saudí importa de España todo tipo de armamento. Desde las tradicionales compras de municiones, proyectiles y aviones militares españoles por parte del gobierno saudí, que todavía continúan, hasta las nuevas adquisiciones que han diversificado y consolidado la relación militar entre la industria española y el ejército saudí, con equipamientos y complementos necesarios para la elevada actividad militar de un

1. Boletín Oficial del Estado (2017): *Acuerdo entre el Reino de España y el Reino de Arabia Saudí sobre protección mutua de información clasificada en el ámbito de la defensa*, 26 de septiembre de 2016. Disponible en https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-10220. Consultado el 19 de junio de 2023

Tabla 1. Exportaciones de armas españolas a Arabia Saudí 2011-2022

	Autorizadas	Realizadas
2011	30.211.268	1.400.642
2012	48.664.797	21.263.430
2013	33.174.493	406.437.355
2014	68.903.510	292.861.789
2015	584.002.794	545.979.750
2016	154.859.063	116.192.039
2017	496.258.110	270.165.801
2018	13.183.764	235.268.856
2019	392.795.258	35.366.478
2020	215.337.648	48.262.756
2021	85.635.102	109.087.703
2022 (1er sem)	994.651.527	302.245.923
Total	3.117.677.334	2.384.532.522

Fuente: Elaboración propia a partir de los informes de la Subdirección General de Comercio Exterior de Material de Defensa y Doble Uso



ejército que lidera la intervención exterior en la guerra de Yemen desde 2015.

Las armas más vendidas a Arabia Saudí² en el período estudiado son las de las categorías 3 (municiones), 4 (bombas, torpedos, cohetes, misiles) y 10 (aeronaves militares). A partir del 2014 se empezaron a exportar al reino saudí armas de las categorías 11 (equipos electrónicos), 14 (equipos para el entrenamiento o simulación militar) y 15 (equipos de formación de imagen o de contramedida). En 2016 se observa un

aumento de exportaciones en la categoría 5 (telecomunicaciones y seguridad de la información), y en la 6 (sensores y láseres). En 2022 además vemos que se empiezan a exportar equipamientos militares de la 3 (electrónica) y la 9 (sistemas de propulsión, vehículos espaciales y equipos relacionados). En relación con las armas que puedan ser cargadas en los buques saudíes, ateniéndonos a la información de las estadísticas oficiales de la Secretaría de Estado de Comercio, en las que se constata la venta de categorías en las que se incluyen municiones y explosivos, así como los datos observados en los propios puertos (bombas, munición, morteros, tanques).

2. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (2023): *Histórico de informes de material de Defensa*. Disponible en https://comercio.gob.es/ImportacionExportacion/Informes_Estadisticas/Paginas/Historico_Material_Defensa.aspx. Consultado el 19 de junio de 2023

Tabla 2. Exportaciones autorizadas de armas españolas a Arabia Saudí 2011-2022 (1er sem)

Cat	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (1r sem)
1				2.760			10.000.000			1.038.917		
2					30.000		27.711.356			4.000.000		
3	577.368	20.976.837	20.235.787	41.700.750	6.925.020	51.812.605	197.313.309	2.198.864	76.241.152	122.865.649	34.549.424	
4	7.633.900	18.416.960			67.743.173		477.475		1.304.975		900.000	
5					645.000		57.000.000				46.708.050	
6												4.800.000
7												
8								2.765.000				793.880.679
9										5.818.000		195.810.848
10	22.000.000		10.000.000	23.200.000	500.200.000	88.250.000	183.755.970		315.249.131	75.182.430	829.128	
11				4.000.000	4.709.601	9.152.880						
12												
13												
14			2.938.706									
15		9.271.000				5.643.578	20.000.000	8.219.900		6.432.652	2.648.500	160.000
16												
17												
18												
19												
20												
21												
22					3.750.000							
TOTAL	30.211.268	48.664.797	33.174.493	68.903.510	584.002.794	154.859.063	496.258.110	13.183.764	392.795.258	215.337.648	85.635.102	994.651.527

Fuente: Elaboración propia a partir de los informes de la Subdirección General de Comercio Exterior de Material de Defensa y Doble Uso

Tabla 3. Exportaciones realizadas de armas españolas a Arabia Saudí 2011-2022 (1er sem)

Cat	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (1r sem)
1				620	2.140					19.330		
2								991.437				
3	3.530.810	15.641.206	41.894.960	30.157.111		34.780.546	90.117.910	80.345.272	7.064.757	27.039.177	79.195.589	33.853.862
4	3.053.560		2.505.000	5.010.000	42.063.173	41.200.000		9.200.000	827.500	444.225	150.000	11.340
5					600.000		57.000.000	19.226.100	3.873.749	921.457	1.653.726	904.081
6												900.000
7												
8								1.700.439				
9										4.072.600	2.324.000	261.575.000
10	7.422.055	5.622.224	362.037.395	256.378.629	498.647.443	32.232.315	98.497.699	120.334.111	23.076.175	15.765.968	25.306.771	3.846.738
11				680.000	465.000	4.229.178	1.429.791	235.232				
12												
13												
14				2.846								
15				632.583	4.201.994		23.120.401	3.236.265	524.297		457.617	1.154.903
16												
17												
18												
19												
20												
21												
22						3.750.000						
TOTAL	14.006.425	21.263.430	406.437.355	292.861.789	545.979.750	116.192.039	270.165.801	235.268.856	35.366.478	48.262.756	109.087.703	302.245.923

Fuente: Elaboración propia a partir de los informes de la Subdirección General de Comercio Exterior de Material de Defensa y Doble Uso

Tabla 4. Exportaciones de armamento de España a Arabia Saudí de la Base de datos de Transferencia de Armas SIPRI

Cant.	Designación	Descripción del arma	Año de encargo	Período de entrega
2	C-295	Avión de transporte militar	2015	2015-2017
2	C-295MPA	Avión de transporte militar	2015	2018
100	Alakran 120mm	Mortero autopropulsado	2017	2020
5	Avante-2200	Fragata	2018	2022
3	A-330 MRTT	Avión de reabastecimiento en vuelo militar	2009	2014-2015
3	Air refuel system	Sistema de abastecimiento	2009	2014-2015
6	CF6	Motor turbofán para avión militar	2009	2014-2015

Fuente: SIPRI Arms Transfers Database, consultado el 23 de mayo de 2023

En la tabla 4 vemos, a partir de la base de datos de transferencia de armas del SIPRI, que una de las exportaciones españolas de material militar destacadas ha sido el A-330 MRTT. De hecho, tal y como contabiliza el Instituto Internacional de Estudios Estratégicos (IISS), la Real Fuerza Aérea Saudí (RSAF) dispone de al menos 67 aeronaves de combate Tornado y 71 aeronaves de combate Typhoon de origen europeo, lo cual representa casi la mitad de su flota total de aeronaves con capacidad de ataque, ya que su total de aeronaves con capacidad de ataque asciende a 252.³ Tanto el Typhoon como el Tornado pueden repostar en vuelo usando el A330 MRTT comprado de Airbus Defence & Space España, que está equipado con sistema de repostaje compatible con ambos tipos de aeronaves de combate.⁴

Otra de las exportaciones militares españolas a Arabia Saudí que cabe destacar es la de los buques de guerra tipo Corbeta. Según los últimos datos del SIPRI ya se han entregado 3 de los cinco buques militares fabricados por Navantia, cuyas características hacen que tengan evidente utilidad para los escenarios bélicos y para realizar bloqueos marítimos. Las corbetas Avante⁵ son barcos de guerra con capacidad para el aterrizaje y transporte de helicópteros de combate, cuentan con un sistema de combate integrado, cañones de diverso calibre, dirección de tiro, sistema de misiles SAM con 1 lanzador vertical de 8 celdas, sistema de misiles SSM con 2 lanzadores cuádruples, torpedos ASW con 2 lanzadores triples y elementos de guerra electrónica.

3. International Institute for Strategic Studies (IISS), *The Military Balance 2019* (2019: 366).

4. Jane's Defence Weekly, Briefing: Gulf air rising, IHS Global Limited, Volume 50, Issue 48 (de ahora en adelante: IHS Gulf air rising 2013), 30 de octubre de 2013.

5. Navantia (2023): *Patrulleros*. Disponible en <https://www.navantia.es/es/lineas-de-negocio/patrulleros/familia-avante/>, consultado el 19 de junio de 2023

Tabla 5. Exportaciones autorizadas de armas a Arabia Saudí superiores a 10 millones de euros 2011-2022 (1er sem)

	Material	Valor euros
2015	1 avión de reabastecimiento en vuelo, repuestos y documentación	400.000.000
2019	Partes, piezas y componentes para aeronave de reabastecimiento	200.000.000
2022 (1r sem)	1 corbeta + Partes, piezas, reparables documentación y asistencia técnica para aeronaves de reabastecimiento en vuelo	793.880.679 + 182.476.348

Fuente: Elaboración propia a partir de los informes de la Subdirección General de Comercio Exterior de Material de Defensa y Doble Uso

Tabla 6. Exportaciones realizadas de armas a Arabia Saudí superiores a 10 millones de euros 2011-2022 (1er sem)

	Material	Valor euros
2013	2 aviones de reabastecimiento en vuelo y disparos de 155 mm iluminantes	378.050.000
2014	1 avión de reabastecimiento en vuelo, repuestos y municiones de carro de combate	266.020.760
2015	2 aviones de reabastecimiento en vuelo, 1 avión de transporte y granadas de mortero	533.100.805
2016	Repuestos para aviones de reabastecimiento en vuelo, proyectiles y granadas	101.811.591
2017	1 avión de transporte, partes, piezas, proyectiles y granadas	253.756.068
2018	2 aviones de transporte militar y munición	190.483.645
2020	91.925 granadas de mortero de 60, 81 y 120 mm., 84 morteros de 60 mm.	14.582.540
2021	Disparos de 155 mm., cargas, espoletas y estopines	31.854.456
2022 (1r sem)	1 corbeta + Disparos de 155 mm, cargas y espoletas + Disparos de 155 mm	261.575.000 + 13.730.000 + 12.370.600

Fuente: Elaboración propia a partir de los informes de la Subdirección General de Comercio Exterior de Material de Defensa y Doble Uso

En último lugar y relacionando esta primera introducción a las armas que han salido de España rumbo el mar de Arabia con el siguiente capítulo en el que constatamos los puertos por los que han salido muchas de ellas, vemos en las tablas 5 y 6 de exportaciones realizadas con un valor superior a los 10 millones € (la única información con cierto detalle de los informes del gobierno), que de un modo u otro se han transportado de las fábricas españolas a Arabia Saudí: los proyectiles de 155mm, sus cargas y espoletas, las granadas de mortero y otras municiones.

Como veremos a continuación, el modo de transporte ha sido en muchas ocasiones el de los buques mercantes Bahri a través de varios puertos de la geografía española. Son numerosos los ejemplos de armas españolas utilizadas en la actual guerra de Yemen. Desde el VAMTAC de Urovesa a los vehículos militares BMR-600 Pegaso (González, 2016),⁶ pasando por los lanzagranadas C-90 CR y las granadas Alhambra de Instalaza.⁷ Así como el avión de reabastecimiento en vuelo A-330 MRT de Airbus Defence and Space S.A. España y los Eurofighter que incluyen una parte de su proceso de fabricación en territorio español.

2.2 EXPORTACIONES PROBABLEMENTE ILEGALES

La participación de Arabia Saudí en la guerra de Yemen es la principal razón por la que las exportaciones a este país son cuestionadas por entidades de derechos humanos, organizaciones pacifistas e incluso por organismos oficiales. De hecho, justo después de iniciar la intervención militar en marzo de 2015, diversos organismos de Naciones Unidas y ONG empezaron a presentar informes sobre las violaciones cometidas por la coalición militar liderada por Arabia Saudí en Yemen.⁸ Hay un sinnúmero de informes de fuentes fiables, incluyendo organizaciones yemeníes, que muestran un historial continuado de graves violaciones del Derecho Interna-

cional Humanitario en Yemen. Tal y como denunciamos en el informe del Centre Delàs, Amnistía Internacional y European Center for Human Rights (ECCHR) "Exportación de armas españolas y presuntos crímenes de guerra en Yemen",⁹ en diciembre de 2015, sólo nueve meses después de que la coalición empezará a bombardear Yemen, hubo informes fiables que apuntaban al incumplimiento de las normas internacionales por parte de la coalición liderada por Arabia Saudí.

En ese informe se denuncia que las fuerzas de la coalición liderada por las fuerzas armadas saudíes han llevado a cabo bombardeos aéreos sin respetar los principios del derecho internacional de distinción, proporcionalidad y/o precaución. Los bombardeos aéreos que han matado o herido a civiles, incluyendo a personas que estaban comprando en mercados, pacientes recibiendo tratamiento en hospitales, asistiendo a bodas y funerales, niños en autobuses, pescadores en sus embarcaciones, migrantes que buscaban una vida mejor, vecinos que paseaban por sus barrios y personas que estaban en sus casas, indican que la coalición no adopta como debiera las medidas legalmente exigidas para proteger a la población civil, e incluso algunos bombardeos aéreos podrían considerarse ataques indiscriminados.¹⁰ De hecho, el Grupo de Eminentes Expertos sobre Yemen de 2020 reiteró su llamamiento a estados terceros para que suspendieran las transferencias de armas a las partes del conflicto dado el papel que dichas transferencias tenían en perpetuar el conflicto.

A la alarma que generan los bombardeos de la aviación saudí hay que añadir que en abril de 2017, un experto de Naciones Unidas declaró que el bloqueo aéreo y naval por parte de la coalición suponía una medida coercitiva ilícita,¹¹ alegando que el bloqueo aéreo y naval saudí dificulta la ayuda humanitaria al país y contribuye al deterioro de la economía local, teniendo un efecto desproporcionado en la población civil, lo que es contrario a derecho.¹²

A ello cabe añadir que un dictamen jurídico de Matrix Chambers¹³ de expertos internacionales de recono-

6. González, M. (2016): «Why are Spanish weapons being used in the war in Yemen?» *El País*. Disponible en https://english.elpais.com/elpais/2016/10/14/inenglish/1476453870_656521.html, consultado el 19 de junio de 2023

7. Rodríguez, Y. & Jenzen-Jones, N. R. (2016): *Spanish C90-CR rocket launchers & Alhambra hand grenades in Yemen*. *Armament Research Services*. Disponible en <https://armamentresearch.com/wp-content/uploads/2016/08/ARES-Research-Report-No.-6-Spanish-C90-CR-Series-Rocket-Launchers-Alhambra-hand-grenades-in-Yemen-web.pdf>, consultado el 19 de junio de 2023

8. Human Rights Watch (2015): *Targeting Saada: Unlawful Coalition Airstrikes on Saada City in Yemen*. Disponible en <https://www.hrw.org/report/2015/06/30/targeting-saada/unlawful-coalition-airstrikes-saada-city-yemen>, consultado el 19 de junio de 2023; Amnistía Internacional (2020): *Yemen: el fin no parece estar cerca*. Disponible en <https://www.amnesty.org/es/latest/news/2015/09/yemen-the-forgotten-war/>, consultado el 19 de junio de 2023; ECDHR (2023): *War crimes in Yemen: a long-overdue call for accountability*. Disponible en <https://www.ecdhr.org/?p=1551>, consultado el 19 de junio de 2023 y Human Rights Council (2020): *Situation of human rights in Yemen, including violations and abuses since September 2014*. Disponible en <https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/HRBodies/HRCouncil/GEE-Yemen/2020-09-09-report.pdf>, consultado el 19 de junio de 2023

9. Calvo, J. y otros (2022a): *Informe del Centre Delàs, Amnistía Internacional i l'ECCHR: "Exportación de armas españolas y presuntos crímenes de guerra en Yemen"*. Centre Delàs d'Estudis per la Pau. Disponible en <https://centredelas.org/publicacions/armasspanolasycrimenesdeguerraenyemen/>, consultado el 19 de junio de 2023

10. Grupo de Eminentes Expertos Internacionales y Regionales sobre Yemen, UN Doc. A/HRC/45/CRP.7, pág. 2

11. OHCHR de la ONU (2017): «Lift Blockade of Yemen to stop "Catastrophe" of Millions facing Starvation, says UN expert». 12 de abril de 2017. Disponible en: <https://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=21496&LangID=E>

12. Informe de 2019 del Grupo de Eminentes Expertos.

13. Sands QC, P. y otros (2015): *The lawfulness of the authorisation by the United Kingdom of weapons and related items for export to Saudi Arabia in the context of Saudi Arabia's military intervention in Yemen*. Disponible en https://www.amnesty.org.uk/files/webfm/Documents/issues/final_legal_opinion_saudi_arabia_18_december_2015_-_final.pdf?VersionId=MVeeekX_yJqbWF213Ug5zllO_zC6yeyok. Consultado el 19 de junio de 2023

cido prestigio en derecho internacional, solicitado por la Sección británica de Amnistía Internacional y Saferworld, concluyó que el gobierno de Reino Unido estaba incumpliendo las leyes y normas del país, de la UE y el derecho internacional al suministrar armas a Arabia Saudí en el contexto de su intervención militar y campaña de bombardeo en Yemen. Así pues, el conocimiento que se tenía de la situación en el momento y la información sobre la falta de respeto del derecho internacional por parte de la coalición ya estaba disponible para las empresas armamentísticas y los gobiernos desde 2015.

Las ventas de armas a Arabia Saudí, además de cuestionables desde una aproximación moral y de no respeto del Derecho Internacional Humanitario, pueden ser consideradas ilegales por su incumplimiento de la legislación vigente aplicable en estos casos. En primer lugar porque las exportaciones de armas españolas se rigen por la legislación europea e internacional al respecto, es decir, la Posición Común, que partía del Código de Conducta de la UE aprobado en 1998, que establece la responsabilidad del país exportador de verificar el destino final de las armas y de comprobar que el país importador respeta el Derecho Internacional Humanitario o que la situación del país de destino final no se encuentre en situación de tensión o conflicto armado.

En segundo lugar porque el Gobierno español también está obligado por el Tratado sobre el Comercio de Armas que prohíbe las exportaciones de armas si existen indicios de que serán utilizadas para vulnerar derechos humanos, cometer actos de terrorismo o violaciones de Derecho Internacional Humanitario. Este Tratado "introduce de manera muy relevante la perspectiva de género, mediante una cláusula relativa a la violencia de género, que obliga a los exportadores a tener en cuenta si el armamento objeto de venta puede ser usado para cometer o facilitar actos de este tipo de violencia o de violencia contra mujeres y menores".¹⁴

14. Calvo, J. y otros (2017): *Informe del Centro Delàs y la ECP: Comercio de armas y conflictos. Análisis de las exportaciones europeas a países en conflicto armado*. Centre Delàs d'Estudis per la Pau. Disponible en <https://centredelas.org/publicacions/informe-del-centro-delas-y-la-ecp-comercio-de-armas-y-conflictos-analisis-de-las-exportaciones-europeas-a-paises-en-conflicto-armado/?lang=es>. Consultado el 19 de junio de 2023

En definitiva, hay tres elementos clave que demuestran que existen indicios de ilegalidad al analizar las exportaciones de armas a Arabia Saudí.¹⁵ Primero, el deficiente historial de la coalición en relación al Derecho Internacional Humanitario, como demuestra su conducta en el conflicto en Yemen. Segundo, el hecho de que se ha documentado el uso de armas españolas en Yemen desde 2015. Tercero, las medidas de mitigación contempladas en el Artículo 7, párrafo 2 del Tratado sobre el Comercio de Armas que ha adoptado hasta la fecha el Gobierno español en lo relativo al control del uso final son insuficientes. Estas medidas se basan en la firma de un documento de tres páginas llamado Certificado de Uso Final, en el que se explicita el armamento exportado que sospechan que podría ser utilizado de forma ilegal, en el que además se ha añadido un recuadro en un apartado llamado *cláusula de verificación*, que de ser marcado, indica que el gobierno importador debe facilitar una visita a las instalaciones en las que se encuentre el armamento para revisar que está siendo utilizado correctamente.¹⁶

Finalmente, cabe mencionar que estos tránsitos están regulados en los artículos 2, 6 y 9 del Tratado de Comercio de Armas y deberían prohibirse cuando las armas convencionales y/o municiones se usen para finalidades como el genocidio, crímenes de lesa humanidad, violaciones graves de la Convención de Ginebra de 1949, ataques dirigidos contra objetivos o población civil, u otros crímenes de guerra.¹⁷

15. Calvo, J. y otros (2022b): *Exportación de armas españolas y presuntos crímenes de guerra en Yemen*. Centre Delàs d'Estudis per la Pau. Disponible en https://centredelas.org/wp-content/uploads/2022/05/EMBARGADO12mayo_Informe53_CAST_CentreDelas_AmnistiaInternacional_ECCHR_DEF.pdf. Consultado el 19 de junio de 2023

16. Es por todo ello que existe un caso presentado al Tribunal Penal Internacional por la organización yemení Mwatana for Human Rights, el ECCHR de Berlín, Amnistía Internacional, Rete Disarmo de Italia, Campaign Against Arms Trade (CAAT) de Reino Unido y el Centre Delàs d'Estudis per la Pau de España, para exigir responsabilidades a quienes han promovido y autorizado la venta de armas para cometer crímenes de guerra: Mwatana for Human Rights (2019): *Made in Europe, Bombed in Yemen (Case Report) Joint Communication to The ICC Prosecutor Office*. Disponible en <https://mwatana.org/en/made-in-europe-bombed-in-yemen-case-report/#>. Consultado el 19 de junio de 2023 y Centre Delàs d'Estudis per la Pau (2019): "Made in Spain, bombed in Yemen", *denounces to the ICC to investigate the possible responsibility of Airbus Defence and Space and Spanish public authorities in alleged war crimes*. Disponible en <https://centredelas.org/actualitat/made-in-spain-bombardejat-al-iemen-denuncia-davant-la-cpi-per-a-que-sinvestigui-la-possible-responsabilitat-dairbus-defence-and-space-i-autoritats-publicques-espanyoles-en-press/?lang=en>. Consultado el 19 de junio de 2023

17. Amnistía Internacional (2019): «Spain: Ensure Saudi Arabian ship carries no arms through Spanish ports». Disponible en: <https://www.amnesty.org/en/latest/press-release/2019/12/spain-ensure-saudi-arabian-ship-carries-no-arms-through-spanish-ports/>. Consultado el 23 de mayo de 2023.



3. LAS NAVIERAS SAUDÍES Y LOS PUERTOS DE LA MUERTE

3.1 EL CASO DE LA NAVIERA BAHRI

En los puertos españoles se ha producido el atraque de al menos 43 buques de la naviera saudí Bahri desde 2015 que muy probablemente cargaron armas españolas en operaciones envueltas en un gran secretismo.¹⁸

La naviera Bahri, anteriormente conocida como la "Compañía Naviera Nacional de Arabia Saudita", es la empresa naviera de Arabia Saudí para transporte y logística, instituida como la empresa naviera nacional del país. Creada por Real Decreto como empresa pública en 1978, con una participación del 22% en manos del Public Investment Fund del gobierno saudí, el 20% de Saudi Aramco Development Company, y con el resto de las acciones cotizando en la bolsa de valores saudí. La empresa estructura sus operaciones en torno a cinco unidades de negocio que incluyen Petróleo, Químicos, Logística, Granel Seco y Gestión de Buques. La oferta de servicios de Bahri incluye el transporte

de petróleo crudo, productos derivados del petróleo, productos químicos, carga a granel, Roll-on/roll-off, así como la gestión de otros buques.

Esta compañía opera en España desde mayo de 2016,¹⁹ cuando se inauguró en Bilbao una línea marítima regular comercial con Arabia Saudí. Desde entonces esta compañía ha ido eliminando paulatinamente de su web toda información posible de la actividad comercial que desarrolla en España. De hecho, ni siquiera aparece su agente (consignatario) en España, ni en su mapa ninguno de los 5 puertos españoles en los que ha operado: Bilbao, Santander, Cádiz, Motril y Sagunto. En el año de publicación de este informe, el puerto habitual de operaciones es el de Sagunto, a escasos kilómetros de València.

Una muestra de la opacidad operativa de la naviera Bahri es, por ejemplo, la información disponible en la web de la empresa "Knud E. Hansen",²⁰ un prestigioso astillero con sede en Dinamarca, que fue quien construyó los seis buques del tipo "roll-on/roll-off"

18. Albín, Danilo (2021): «Más de 30 "barcos de la muerte" saudíes han cargado armas en España desde el inicio de la guerra en Yemen». *Público*. 12 de abril de 2021. Disponible en: <https://www.publico.es/politica/30-barcos-muerte-saudies-han-cargado-armas-espana-inicio-guerra-yemen.html>. Consultado el 23 de mayo de 2023.

19. Bergé Logistics (2017): «BAHRI, la naviera nacional de Arabia Saudí cumple un año de operaciones con España». Disponible en <https://bergelogistics.com/noticias/bahri-la-naviera-nacional-de-arabia-saudi-cumple-un-ano-de-operaciones-con-espana/>. Consultado el 19 de junio de 2023

20. Knud E. Hansen (2023): «Bahri Abha and Sisters. Ro-Ro Vessel with container capacity». Disponible en <https://www.knudehansen.com/reference/bahri-abha-and-sisters/>. Consultado el 19 de junio de 2023

Imagen 1. Noticia de *El Vigía* sobre la naviera Bahri

Bahri incorpora un segundo buque a su servicio desde Bilbao a Oriente Medio

EL VIGÍA

2 noviembre, 2016

La compañía marítima saudí estima en este servicio un volumen superior a las 3.000 toneladas mensuales en 2017

La naviera saudí Bahri, que cuenta con Cantabrian Integrated Logistic Services (CILS) como agente general en España, ha introducido un segundo buque en sus líneas regulares desde Bilbao a Oriente Medio.

"El pasado mes de septiembre, añadimos a nuestro servicio del Norte de Europa un segundo buque, el Bahri Tabuk, que escala cada 28 días en Bilbao para enlazar de forma regular con Oriente Medio y Mumbai (India)", ha explicado el director de Líneas de Bahri General Cargo, Matthew Luckhurst. Concretamente, la línea conecta el puerto español con Jeddah (Arabia Saudí) con un tránsito de 12 días, Jebel Ali (EAU) en 19 días y Dammam (Arabia Saudí) en 20 días.



El director de Líneas de Bahri General Cargo, Matthew Luckhurst

Matthew Luckhurst ha señalado que "desde que iniciamos estas operaciones hace casi un año, los volúmenes han ido en constante aumento". Por ello, el directivo de Bahri prevé alcanzar entre 3.000 y 4.000 toneladas mensuales en 2017.

En la actualidad, las mercancías desde Bilbao se componen, mayoritariamente, de productos de acero, maquinaria, vagones de tren, carga Ro-Ro y explosivos (IMO Cargo)

Bahri también ha destacado el papel que ha desempeñado su agente en España, CILS, que forma parte de Bergé, en el incremento de actividad. "Su trabajo para adaptarse a las necesidades de nuestros clientes ha mejorado nuestra credibilidad ante los transitarios", ha manifestado Luckhurst. El directivo de Bahri ha mostrado la satisfacción de la naviera saudí con Bergé, porque "no sólo ha asegurado las cargas del mercado español, sino que también ha facilitado las cargas militares, que son uno de nuestros objetivos".

COMPARTE



0



0



0



email

Fuente: *El Vigía*, noviembre de 2016

(comúnmente conocidos como ro-ro) para la naviera Bahri. Estos astilleros muestran actualmente una sección representativa de los buques Bahri notablemente diferente a la que albergaban originariamente en su web, cuando la visitamos por primera vez en 2017. En aquellos momentos se mostraba con "naturalidad" que la carga habitual de estos barcos eran helicópteros militares, tanques acorazados, proyecti-

les de diversas dimensiones, entre otros. Actualmente la imagen del astillero que hace referencia al buque es muy diferente; prácticamente ha desaparecido cualquier referencia al material militar, eufemísticamente denominado de "defensa", y aparenta un inocente transporte de material civil (véase Imagen 2²¹).

21. Disponible en <https://www.knudehansen.com/reference/bahri-abha-and-sisters/>, consultado el 19 de mayo de 2023

Imagen 2. Sección en 2017 y en 2022 del buque de la naviera Bahri del astillero Knud E. Hansen



Fuente: Página web del astillero Knud E. Hansen

3.2 LOS PUERTOS DE LA MUERTE

Desde 2016, un año después del comienzo de la guerra de Yemen, tenemos constancia de la apertura de una línea marítima regular comercial con Arabia Saudí operada por su naviera estatal Bahri. Ese año se inauguró en el puerto de Bilbao un frecuente tráfico de material bélico que, a pesar de haber tenido altibajos en su periodicidad, permanece activo hasta el día de hoy en otros puertos españoles, abasteciendo de armas al régimen saudí, que lidera la coalición que combate en la guerra de Yemen.

De las 43 ocasiones en que nos consta que la naviera saudí ha cargado en algún puerto español, 13 (al

menos) lo han hecho en el de Bilbao, 8 en el de Santander, 8 en el puerto de Motril, 12 en el puerto de Sagunto y una en el de Cádiz.

Las cargas que nos constan que se han realizado según la información recogida en los puertos han sido sobre todo de munición,²² con proyectiles explosivos de calibre de 155 milímetros para artillería como producto más destacado, pero también cartuchos y otro tipo de armas más sofisticadas, así como vehículos artillados (armados) y blindados. Igualmente, lanchas

22. Azkue, M. (2018): «Las 400 bombas de Arabia Saudí salieron del Puerto de Santander hace un mes». *Cadena Ser*. 24 de octubre de 2018. Disponible en https://cadenaser.com/emisora/2018/10/24/radio_santander/1540376875_699962.html. Consultado el 19 de junio de 2023

patrulleras para bloqueo marítimo, vehículos militares 4x4 Uro-Vamtac (*Vehículo de Alta Movilidad Táctica*), o las 400 bombas GBU-10 Paveway II guiadas por láser que, aunque fabricadas por la estadounidense Lockheed Martin, estaban en manos del ejército español y fueron enviadas finalmente al reino saudí tras serios indicios de que su uso pudiera acabar siendo para cometer crímenes de guerra. El envío de esas 400 bombas fue inicialmente rechazado por la Ministra de Defensa Margarita Robles tras el asesinato de 51 personas en Saada (Yemen), de las cuales 40 eran niños. El ataque al bus escolar en el que viajaban fue realizado por Arabia Saudí con esas mismas bombas "inteligentes", suministradas entonces por EEUU.²³ El envío fue finalmente aceptado al tiempo que llegó la confirmación del encargo a la factoría gaditana de Navantia por parte de Arabia Saudí de cinco buques de guerra.²⁴ Las 400 bombas fueron embarcadas en el puerto de Santander en el Bahri Jazan el 26 de septiembre de 2018, solo un mes después del ataque al autobús escolar con ese mismo modelo de proyectiles.²⁵

Además de lo reseñado, desde los puertos españoles se ha enviado material militar diverso, incluida una tonelada de misiles, denominados en los expedientes portuarios como "cohetes con carga explosiva" en la *Relación de Expedientes de MM.PP.* (mercancías peligrosas) del puerto de Bilbao y detectados por el equipo de estudiantes de Periodismo de Investigación y reflejado en su trabajo *Armas bajo secreto*.²⁶

3.2.1 EL PUERTO DE BILBAO

El puerto de Bilbao fue durante varios años el principal canal de salida de las armas españolas a Arabia Saudí. Según la propia compañía Bahri y su consignataria en España, Berge, esta naviera saudí opera en España desde mayo de 2016,²⁷ cuando realizó las primeras cargas en el puerto de Bilbao. Tenemos cons-

tancia²⁸ de que en octubre de ese año se cargaron 44 contenedores de proyectiles explosivos (1.232 Tm.); el 1 de diciembre otros 52 contenedores del mismo tipo (1.456 Tm.); y en 2017, el 10 de febrero, 35 contenedores de explosivos (980 Tm.).

El 13 de marzo de 2017, se cargaron 26 contenedores (728 Tm.) en el Bahri Jeddah, que según respuestas en sedes parlamentarias, Congreso²⁹ y Senado,³⁰ fueron 17.000 proyectiles de artillería de 155 milímetros. En esta ocasión se produjo el acto de objeción de conciencia de un bombero (Ignacio Robles) en su labor de custodia en la carga de estas bombas.³¹ El 19 de abril del mismo año, se cargaron 45 contenedores de explosivos (1.260 Tm.),³² y en junio de 2017 se embarcó en el Bahri Jeddah el "Bahri's Truck Roadshow", construido en España.³³ El 14 de julio de 2017, se cargaron 110 contenedores de las mismas bombas (3.080 Tm.) en el Bahri Tabuk.³⁴ El 22 de septiembre de 2017, se subieron 50 contenedores de explosivos (1.400 Tm.) en ese mismo navío.³⁵ De hecho, este barco llegó y salió de Bilbao con el Sistema de Identificación Automática (AIS por sus siglas en inglés)³⁶ apagado, como si no hubiera realizado esa escala, dando inicio a una serie de maniobras de ocultación que serían la tónica habitual en los meses sucesivos desde que se comenzaron a hacer públicas las operaciones de este comercio de armas en el puerto de Bilbao. En esta ocasión, Greenpeace³⁷ realizó su primera acción de protesta por estas cargas.

23. Infodefensa (2018): «Defensa revisará las ventas de armamento tras el ataque en Yemen». 23 de agosto de 2018. Disponible en <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrars/3057491/defensa-revisara-ventas-armamento-ataque-yemen>. Consultado el 19 de junio de 2023

24. Abellán, L. (2018): «Defensa rectifica y enviará a Arabia Saudí la polémica partida de 400 bombas». *El País*. 12 de septiembre de 2018. Disponible en https://elpais.com/politica/2018/09/12/actualidad/1536778107_560827.html. Consultado el 19 de junio de 2023

25. Almasmari, H. y otros (2018): «Decenas de niños que iban en un autobús escolar mueren por un bombardeo en Yemen». *CNN*. Disponible en <https://cnnespanol.cnn.com/2018/08/09/decenas-de-ninos-que-iban-en-un-autobus-escolar-en-yemen-fueron-mueren-en-un-bombardeo/>. Consultado el 19 de junio de 2023

26. Pardo, C.; Domínguez, E. & Oramas, S. (2023): *Armas bajo secreto. 5.300 toneladas de explosivos salieron de España hacia Arabia Saudí y Emiratos en año y medio*. Disponible en <https://readymag.com/u96044030/1165117/>. Consultado el 19 de junio de 2023

27. Bergé Logistics (2017): *BAHRI, la naviera nacional de Arabia Saudí, cumple un año de operaciones con España*. Disponible en <https://bergelogistics.com/noticias/bahri-la-naviera-nacional-de-arabia-saudi-cumple-un-ano-de-operaciones-con-espana/>. Consultado el 19 de junio de 2023

28. León, I. (2017a): «El Puerto de Bilbao ha enviado desde octubre 312 contenedores con "explosivos" con destino a Arabia Saudí». *Cadena Ser*. 7 de agosto de 2017. Disponible en https://cadenaser.com/emisora/2017/08/07/radio_bilbao/1502101733_194479.html. Consultado el 19 de junio de 2023

29. Carracedo Verde, José David (2017): *Repuesta del gobierno a pregunta parlamentaria del 7 de mayo de 2017*. Disponible en https://www.congreso.es/entradap/112p/e3/e_0038208_n_000.pdf. Consultado el 19 de junio de 2023

30. Cortes Generales, diario de sesiones del Senado (2017): *Comisión de Economía, Industria y Competitividad*. Disponible en https://www.senado.es/legis12/publicaciones/pdf/senado/ds/DS_C_12_193.PDF. Consultado el 19 de junio de 2023

31. Domínguez, J. (2017): «Yo no me hice bombero para colaborar en el envío de bombas que matan a la población civil». *El Correo*. 16 de abril de 2017. Disponible en <https://www.elcorreo.com/bizkaia/sociedad/201704/16/hice-bombero-para-colaborar-20170413184249.html>. Consultado el 19 de junio de 2023

32. León, I. (2017a): «El Puerto de Bilbao ha enviado desde octubre 312 contenedores con "explosivos" con destino a Arabia Saudí». Disponible en https://cadenaser.com/emisora/2017/08/07/radio_bilbao/1502101733_194479.html. Consultado el 19 de junio de 2023

33. OneBahri (2017): «Stay Tuned Bahri's Truck Roadshow». Canal de YouTube de Bahri. Disponible en https://www.youtube.com/watch?v=R-_1JQrJEBA&t=3s. Consultado el 19 de junio de 2023

34. Fuente anónima del Puerto, confirmada por los Expedientes de MM.PP. de "Bilbao Port"

35. Fuente: Observaciones propias, confirmada por los Expedientes de MM.PP. de "Bilbao Port"

36. El AIS se corresponde a las siglas anglosajonas de *Automatic Identification System* (en español, Sistema de Identificación Automática). El objetivo fundamental del AIS es permitir a los buques comunicar su posición y otras informaciones relevantes para que otros buques o estaciones puedan conocerla y evitar colisiones.

37. Greenpeace (2017): «ACCIÓN en vivo/ Protestamos frente a la carga de armas en el puerto de Bilbao». Disponible en <https://archivo-es.greenpeace.org/espana/es/Blog/accin-en-vivo-impedimos-la-exportacin-ilegal-/blog/60265/>. Consultado el 19 de junio de 2023

El 17 de octubre de 2017, el Bahri Jazan realizó la carga de una tonelada de misiles, la única de este tipo que nos consta.³⁸ Fue, asimismo, la última ocasión en la que un buque Bahri llegó con su rotulación gráfica original. De tal modo que el 7 de diciembre de 2017, cuando se cargaron en el Bahri Tabuk 40 contenedores (1.120 Tm.),³⁹ el buque saudí llegó a puerto con el escudo y nombre de la naviera borrados en ambos lados del casco. En este caso lo borraron en las afueras del puerto, en el denominado Abra Exterior, y lo repintaron al abrigo de Gibraltar. En los meses sucesivos, todos los barcos que llegaron al Puerto de Bilbao, lo hicieron con el casco borrado, medida de pretendida ocultación que no adoptaban en ningún otro puerto del mundo.

El día 15 de diciembre de ese mismo mes de 2017 se cargaron en el Bahri Jeddah 28 contenedores de proyectiles explosivos (784 Tm.).⁴⁰ En este caso el buque entró también en puerto con el escudo y el nombre de la naviera borrados, probablemente repintado tras salir de puerto y ponerse a refugio frente a la costa de Gipuzkoa en una extraña maniobra.

El 16 de febrero de 2018, el Bahri Tabuk cargó 25 contenedores (700 Tm.) y cuatro lanchas patrulleras que se supo que procedían del astillero vigués Rodman.⁴¹ Greenpeace realizó una nueva acción de denuncia con lanchas y activistas en el agua y encaramándose a los amarres del barco, interrumpiendo así por unas horas la carga de armas en el barco.⁴² Coordinada con ésta, se frustró otra acción que tenían prevista a las puertas de la fábrica de bombas Expal en Quintanilla de Sobresierra provincia de Burgos, para interrumpir la salida del convoy, desde donde se transportaban los proyectiles explosivos en todas las ocasiones que hemos señalado.⁴³ De nuevo, el buque repitió la maniobra de ocultación entrando con el escudo y el nombre de la naviera borrados, repintados en una zona de abrigo de Gibraltar, durante una estancia de día y medio fondeado. Posteriormente hizo su primera escala en el puerto de Motril.

El 9 de febrero de 2020, tras dos años sin operar en Bilbao, llegaba el Bahri Yanbu y era objeto de una no carente de riesgos actuación por parte de la Autoridad Portuaria del Puerto de Bilbao. Durante la tarde de ese domingo 9 de febrero, comenzó la carga de contenedores explosivos en este buque, pero al poco se interrumpió,

y de un total de cinco contenedores que se iban a cargar, quedó uno en el barco y los otros cuatro se trasladaron del puerto hasta Galdakao, a una factoría cercana que la empresa Maxam (matriz de la empresa Expal de la que procedían), donde quedaron almacenados hasta el día siguiente en que de nuevo fueron trasladados al puerto.⁴⁴ Además de los cinco contenedores de proyectiles (140 toneladas), el Bahri Yanbu se llevó de Bilbao nueve Uro-Vamtac (Vehículo de Alta Movilidad Táctico), un vehículo militar 4x4 fabricado por la empresa española UROVESA en Santiago de Compostela, cuyo destino era Emiratos Árabes Unidos.⁴⁵

Cabe añadir que el 8 de Febrero de 2023, en el transcurso de la guerra de Ucrania, el buque finlandés "Finneco 1" zarpa del puerto de Bilbao con 20 vehículos TOA (Transporte Oruga Acorazado), que el gobierno español entregó al gobierno ucraniano.⁴⁶

3.2.2 EL PUERTO DE SANTANDER

El 8 de marzo de 2018, el Bahri Hofuf tenía prevista una nueva escala en Bilbao. Sin embargo, el día anterior, mientras cruzaba el Cantábrico tras haber hecho escala en Bremerhaven (Alemania) y Gdansk (Polonia), puso el AIS en *off* a la altura de St. Nazaire y cruzó casi por completo el Cantábrico sin el preceptivo sistema de geolocalización. Con el conocimiento de Salvamento Marítimo de que este barco tenía su AIS apagado, no volvió a aparecer en la pantalla hasta que llegó a puerto y lo volvió a reconectar a las 8:45h, al atracar en Santander, pese a tener su escala programada en Bilbao. Cargó un número indeterminado de contenedores de explosivos que los observadores no supieron precisar.⁴⁷

El 12 de abril de 2018 llegó a Santander el Bahri Jazan, cargó 4 lanchas patrulleras de los astilleros Rodman de Vigo, para dirigirse posteriormente a Motril.⁴⁸ El 17 de mayo de ese mismo año, volvió el Bahri Hofuf y cargó 40 contenedores "IMO" (denominación genérica con la que se clasifican las mercancías peligrosas). Activistas de Santander obtuvieron información de fuentes confidenciales según la cual 38 de los contenedores que cargó contenían proyectiles explosivos y otros dos detonadores.

38. Fuente: Expedientes de MM.PP. de "Bilbao Port" (Puerto de Bilbao) e informe del ya referido trabajo de investigación *Armas bajo secreto*

39. Expedientes de MM.PP. de "Bilbao Port"

40. Expedientes de MM.PP. de "Bilbao Port"

41. Fuentes: Expedientes de MM.PP. de "Bilbao Port" para la munición, y fuentes confidenciales para las lanchas patrulleras

42. Gonzalez, N. (2018): «Acción! Activistas de Greenpeace protestan en Bilbao contra el envío ilegal de armamento». Disponible en <https://es.greenpeace.org/es/noticias/actividadesdesarme/>. Consultado el 19 de junio de 2023

43. Fuentes confidenciales

44. La causa de la obligada interrupción de la carga de las bombas en el barco fue que la marca MAN presentaba su nuevo camión y el fabricante alemán eligió el puerto de Bilbao para dar a conocer su nueva generación de camiones, organizando una fiesta con público invitado que comenzaba al atardecer en una gran carpa montada muy cerca de la ubicación de buque. Véase: <https://www.transporte3.com/noticia/14995/asi-hemos-vivido-el-lanzamiento-de-la-nueva-generacion-de-camiones-man>, consultado el 19 de junio de 2023.

45. Fuentes propias de LGEA

46. Información (2023): «Embarcan en Bilbao los veinte blindados para Ucrania». Disponible en <https://www.informacion.es/nacional/2023/02/07/embarcan-bilbao-veinte-blindados-ucrania-82628409.html>. Consultado el 19 de junio de 2023

47. Fuentes: Información compartida por LGEA y Pasaje Seguro Cantabria.

48. Fuentes: Información compartida por LGEA y Pasaje Seguro Cantabria.

Poco después, el 21 de junio, fue el Bahri Jazan el que atracó en Santander, desconociéndose su carga. El 5 de septiembre de 2018 el Bahri Hofuf cargó de nuevo 10 contenedores (280 Tm.) que según información de fuentes confidenciales consistía en "proyectiles y granadas", sin especificar cantidades. El 26 del mismo mes de septiembre llegó de nuevo el Bahri Jazan, y cargó las 400 bombas guiadas por láser (GBU Paveway II), a cuya controversia nos hemos referido anteriormente.

El 6 de noviembre de 2018, el Bahri Jeddah cargó también en este puerto. Fuentes confidenciales nos informaron de que "cargaron 8 contenedores de explosivos," aunque albergamos dudas de esa información por las fotos de carga por bodega que activistas de Pasaje Seguro Cantabria pudieron realizar y por la ausencia de movimientos de grúas en la proa del barco.

El 20 de diciembre del año referido, el Bahri Hofuf se dirigió al puerto de Santander, pero frente a su bahía giró a estribor evitando este puerto y se dirigió al de Motril. No fue hasta el 13 de mayo de 2019 cuando uno de los barcos de la flota Bahri (el Yanbu) volvió al puerto de Santander en lo que hasta el momento supone su última escala en este puerto. En esta ocasión cargó "dos contenedores de 20 pies (56 toneladas) con explosivos".⁴⁹

Además, sabemos que el 21 de abril de 2023, en el transcurso de la guerra de Ucrania, el buque holandés "Bore Wave" zarpa del puerto de Santander con 6 tanques Leopard y 20 vehículos TOA's más (Transporte Oruga Acorazado), que el gobierno español entrega al gobierno ucraniano dentro de la escalada armamentística que con esta guerra se propició.⁵⁰

3.2.3 EL PUERTO DE MOTRIL

El 17 de abril de 2018, el Bahri Jazan, tras haber cargado en Santander cuatro lanchas patrulleras, procedentes del astillero vigués Rodman, cargó en Motril un indeterminado número de contenedores de proyectiles explosivos producidos en una fábrica de Granada.⁵¹ El 26 de junio de 2018, el Bahri Jazan cargó otra partida de contenedores explosivos, de los cuales se obtuvo confirmación visual de al menos seis.⁵²

49. Allende, O (2019): «Bahri se marcha de Santander con dos contenedores con armas y una vía judicial pendiente». Disponible en <https://www.elfaradio.com/2019/05/13/el-bahri-yanbu-ya-esta-en-santander-y-permanecera-hasta-mediiodia/>. Consultado el 19 de junio de 2023

50. Fernández Rubio, J. (2023): «Santander vuelve a la palestra del tráfico de armas con el embarque de los 'Leopard' que España envía a Ucrania». *El Diario*. Disponible en https://www.eldiario.es/cantabria/ultimas-noticias/leopard-2a4-encuentran-puerto-santander-envio-ucrania_1_10132395.html. Consultado el 19 de junio de 2023

51. Ubago, L. (2018): «El Bahri Jazan carga armamento en Motril». *El Ideal*. Disponible en <https://www.ideal.es/granada/costa/bahri-jazan-carga-20180417120401-nt.html>. Consultado el 19 de junio de 2023

52. Fuentes oculares, activistas. Observación de las etiquetas de mercancía explosiva

El 14 de noviembre de este mismo año, el Bahri Jeddah hizo una escala de 11 horas en este puerto, desconociéndose su carga. El 23 de diciembre de 2018 el Bahri Hofuf se dirigía a Motril tras evitar la entrada al puerto de Santander, pero a la altura de Motril cambió de nuevo de rumbo y se dirigió a Cagliari (Cerdeña).

El 3 de enero de 2019 el Bahri Yanbu también estuvo en el puerto de Motril, desconociéndose sus operaciones. El 14 de enero de 2020 el Bahri Hofuf hizo una escala de seis horas y media, de la que también desconocemos detalles. El 20 de marzo de 2020 el Bahri Jeddah realizó una escala de 11 horas, pero tampoco fue posible observar su carga debido al confinamiento domiciliario parte de las medidas de emergencia nacional provocada por la pandemia del COVID 19. El 5 de mayo del mismo año, el Bahri Tabuk llegó a Motril con el AIS falseado indicando el puerto turco de Alejandreta. En esta ocasión se tuvo conocimiento de fuentes confidenciales, de la carga de 6 contenedores de explosivos y "largas cajas de madera y 40 tubos metálicos." El día 4 de noviembre de 2020, el Bahri Yanbu cargó en este puerto 7 contenedores de explosivos según observación ocular,⁵³ tras atravesar el Atlántico procedente de Baltimore, con el AIS programado a Génova, que a la altura de Málaga fue modificado y reprogramado a Motril.

3.2.4 EL PUERTO DE SAGUNTO

El 14 de febrero de 2019 el Bahri Jazan operó en Sagunto, desconociéndose su actividad. El 10 de diciembre de 2019 el Bahri Abha cargó 224 Tm. de proyectiles explosivos en ocho contenedores de 20 pies. El 7 de marzo de 2020 el Bahri Jazan cargó 4 contenedores de 28 Tm. de explosivos, según observación ocular de los camiones y la operación de carga,⁵⁴ es decir 112 Tm. de bombas, a pesar de que declaraciones oficiales al diario Levante-EMV⁵⁵ aseguraban que el buque saudí solamente cargaría materiales de construcción. El 15 de diciembre de 2020 el Bahri Abha operó en el puerto de Sagunto durante más de 30 horas, sin información sobre su actividad. El día 1 de marzo de 2021 llegó a este puerto el Bahri Jazan falseando su instrumental de geoposicionamiento, que hasta doblar el cabo de la Nao indicaba Génova, aunque claramente costeaba dirigiéndose a Sagunto. En este caso tampoco tuvimos acceso a su actividad. El día 23 de abril de ese mismo año, el Bahri Jeddah atracó en este puerto, igualmente con actividad desconocida. El 21 de octubre de 2021 el Bahri Jeddah cargó en Sagunto 2 contenedores con cartuchos no metálicos

53. Fuente: activistas locales

54. Fuente: MOC Valencia, Acció Ecologista Agró y otros activistas locales.

55. Levante (2020): «El buque saudí cargó en Sagunt explosivos destinados a la minería civil». Disponible en <https://www.levante-emv.com/morvedre/2020/03/09/buque-saudi-cargo-sagunt-explosivos-11596235.html>. Consultado el 19 de junio de 2023

y 2 contenedores de cohetes con carga explosiva, es decir misiles.⁵⁶ A través de la misma respuesta del Gobierno español al parlamentario Jon Iñarritu que confirmaba esa carga, se añadía respecto a su destino final que "no se dispone de información sobre uso y destinatario final."

El 4 de agosto de 2022 el Bahri Tabuk hizo escala durante 20 horas en el puerto de Sagunto, desconociéndose la carga realizada, pero en su siguiente puerto se observó en sus bodegas un importante número de vehículos pick-up, en principio de apariencia civil, y helicópteros de combate Apache.⁵⁷ El 10 de octubre del 2022 el Bahri Hofuf hizo otra "desconocida" escala en este puerto. Hay que reseñar que, en cada ocasión, Amnistía Internacional reclamó infructuosamente al Gobierno Español que informara sobre si el barco correspondiente tenía previsto cargar material de defensa durante su escala en Sagunto, y en ese caso solicitaban que remitieran información acerca del destino, uso y usuario final de ese material.⁵⁸ El 31 de octubre de ese mismo año, el Bahri Yanbu visitó otra vez Sagunto, convirtiendo así a este puerto en un lugar preferente en la ruta de los buques saudíes de transporte de armas. El 6 de febrero de 2023 fue el Bahri

Abha quien presumiblemente volvió a cargar armas en el puerto de Sagunto, aunque eliminó de su agenda todo indicio, cuando en la operativa logística de Bahri por todo el mundo, con cerca de treinta puertos con los que opera habitualmente, la ocultación solo sucede cuando se dirigen a un puerto español o parten de él. De hecho, se observa en la agenda de la naviera⁵⁹ que en los días previos a la llegada a Sagunto en el pasado mes de febrero cuando el Bahri Abha se dirigía a Sagunto la naviera lo saca de su listado y sólo se ven a cinco de sus seis buques. Sin embargo, tras abandonar su siguiente puerto, Génova, y no tener que reseñar su paso por España, se reincorpora a ese barco, a la agenda de posicionamiento. A la fecha de publicación de este informe, el último barco de esta flota que ha cargado en Sagunto ha sido el Bahri Tabuk, de cuya carga tampoco obtuvimos información alguna.

3.2.5 UN CASO ESPECIAL, EL PUERTO DE CÁDIZ

El 29 de junio de 2021 el buque Bahri Hofuf atracó en Cádiz donde, según informaciones internas del puerto, cargó un par de grandes calderas industriales de las que se desconoce si irían destinadas para uso civil o militar. Del mismo modo que en otras ocasiones, durante la observación ocular⁶⁰ en el siguiente puerto, Génova, se detectaron doce contenedores de proyectiles explosivos y un número aproximado de diez helicópteros de combate Apache.

56. Iñarritu García, J. (2021): Respuesta del Gobierno a pregunta parlamentaria. Disponible en https://www.congreso.es/entradap/114p/e17/e_0171152_n_000.pdf. Consultado el 19 de junio de 2023

57. Fuente: Trabajadores, puerto de Génova

58. Albín, D. (2022): «Amnistía Internacional pide explicaciones al Gobierno por la llegada de un nuevo 'barco de la muerte' saudí a Sagunto». *Público*. Disponible en https://www.publico.es/politica/amnistia-internacional-pide-explicaciones-gobierno-llegada-nuevo-barco-muerte-saudi-sagunto.html?utm_source=twitter&utm_medium=social&utm_campaign=web. Consultado el 19 de junio de 2023

59. Bahri (2023): *Vessel Position*. Disponible en <https://www.bahri.sa/en/logistic-services/vessel-position/>. Consultado el 19 de junio de 2023

60. Fuente: Trabajadores, puerto de Génova

Tabla 7. Carga de armas por la naviera Bahri en puertos españoles 2016-2023

Fecha	Barco	Tons expl.	Observaciones
Cargas en el puerto de Bilbao			
19/10/16	-	1232	Se desconoce su carga
2/12/16	Bahri Tabuk	1456	Municiones iluminantes, proyectiles, espoletas, cartuchos, etc.
10/2/17	Bahri Tabuk	980	Proyectiles, cebos, cargas propulsoras, espoletas, etc.
13/3/17	Bahri Jeddah	728	17.000 proyectiles de artillería de 155 mm. (Congreso y Senado)
19/4/17	-	1260	Se desconoce su carga
Junio 2017	Bahri Jeddah		Embarcan el "Bahri's Truck Roadshow" construido en España
17/7/17	Bahri Tabuk	3080	Cartuchos, proyectiles, cebos, cargas propulsoras, espoletas, etc.
25/9/17	Bahri Tabuk	1400	"Cabezas de combate" (ojivas), bombas, proyectiles, etc.
17/10/17	Bahri Jazan	1,1	Misiles (Cohetes con carga explosiva en la "Relación de Expednts MMPP")
7/12/17	Bahri Tabuk	1120	Proyectiles con carga explosiva
15/12/17	Bahri Jeddah	784	Cartuchos, municiones fumígenas, municiones iluminantes, etc.
16/2/18	Bahri Tabuk	700	Proyectiles, espoletas, caruchos, etc. y 4 lanchas patrulleras Rodman
9/2/20	Bahri Yanbu	140	5 cont. de proyectiles de explosivos y 9 Uro-Vamtac
8/2/23	Finneco1		20 vehículos acorazados TOA (Ucrania)
Cargas en el puerto de Santander			
8/3/18	Bahri Hofuf		Contenedores de proyectiles explosivos, sin conocerse el número
12/4/18	Bahri Jazan		4 lanchas patrulleras Rodman
17/5/18	Bahri Hofuf	1120	"40 contenedores IMO (denominación genérica de MM.PP.)"
21/6/18	Bahri Jazan		Se desconoce su carga
5/9/18	Bahri Hofuf	280	"10 contenedores de proyectiles y granadas"
26/9/18	Bahri Jazan		400 bombas guiadas por láser GBU Paveway II
6/11/18	Bahri Jeddah		8 contenedores de explosivos (sin confirmar)
13/5/19	Bahri Yanbu	56	2 contenedores de proyectiles explosivos
21/4/23	Bore Wawe		6 tanques Leopard y 20 vehículos acorazados TOA (Ucrania)
Cargas en el puerto de Motril			
17/4/18	Bahri Jazan		Indeterminado número de contenedores de proyectiles explosivos
26/6/18	Bahri Jazan		Al menos 6 contenedores de proyectiles explosivos
14/11/18	Bahri Jeddah		Se desconoce su carga
3/1/19	Bahri Yanbu		Se desconoce su carga
14/1/20	Bahri Hofuf		Se desconoce su carga
20/3/20	Bahri Jeddah		Se desconoce su carga
5/5/20	Bahri Tabuk		6 contenedores de explosivos y 40 tubos metálicos
4/11/20	Bahri Yanbu		7 contenedores de explosivos
Cargas en el puerto de Sagunto			
14/2/19	Bahri Jazan		Se desconoce su carga
10/12/19	Bahri Abha	224	8 contenedores de proyectiles explosivos
7/3/20	Bahri Jazan	112	4 contenedores de proyectiles explosivos
15/12/20	Bahri Abha		Se desconoce su carga
1/3/21	Bahri Jazan		Se desconoce su carga
23/4/21	Bahri Jeddah		Se desconoce su carga
21/10/21	Bahri Jeddah		"2 contenedores con cartuchos no metálicos y 2 contenedores de cohetes con carga explosiva", es decir misiles.
4/8/22	Bahri Tabuk		Se desconoce su carga
10/10/22	Bahri Hofuf		Se desconoce su carga
31/10/22	Bahri Yanbu		Se desconoce su carga
6/2/23	Bahri Abha		Se desconoce su carga
8/5/23	Bahri Tabuk		Se desconoce su carga
Cargas en el puerto de Cádiz			
29/6/21	Bahri Hofuf		Carga 2 grandes calderas industriales

Fuente: Elaboración propia. La información de la tabla proviene de fuentes propias por observación directa, fuentes periodísticas, como la Cadena Ser* y de informaciones de la relación de expedientes de mercancías peligrosas del propio puerto de Bilbao a las que los autores han tenido acceso.

*Disponible en: http://cadenaser.com/emisora/2017/08/07/radio_bilbao/1502101733_194479.html y http://cadenaser.com/emisora/2017/08/07/radio_bilbao/1502101733_194479.html



4. MOVILIZACIONES SOCIALES CONTRA LOS PUERTOS DE LA MUERTE

En este apartado haremos una breve revisión de cuáles han sido las acciones de movilización social contra el tráfico de armas para la guerra que han tenido una mayor relevancia. Estibadores y activistas de diversos puertos europeos han intentado frenar e impedir el flujo de armas a Arabia Saudí. Entre los puertos europeos en los que se han registrado protestas y movilizaciones sociales que llevaron a posicionamientos políticos oponiéndose a permitir dichas exportaciones, se encuentran Bremerhaven (Alemania), Antwerp (Bélgica), Tilbury (Reino Unido), Cherbourg y Le Havre (Francia) donde la naviera saudí no pudo cargar debido a las protestas en el puerto de Génova (Italia), donde a su vez una huelga de estibadores había obligado a un buque saudí a partir sin cargar.⁶¹

En diciembre de 2018 estibadores canadienses se sumaron a la protesta de activistas en Saint John NB logrando detener 24 horas la carga, probablemente de vehículos blindados para los saudíes en el barco

61. En este caso hubo represión al sindicato de estibadores, a pesar de haber sido recibidos por el Papa y de haber realizado una declaración a su favor, a este sindicato se le retiró de las funciones de carga/descarga de estos barcos para dificultar su acceso a estos buques.

Bahri Janbu. En Alemania un referéndum hizo posible prohibir la carga/descarga de armamento en el puerto de Hamburgo por ser un puerto de uso civil. En Bélgica fue declarada persona "non grata" el patrón del barco saudí y amenazaron con arrestarle si atracaba en el puerto.

También en España se ha conseguido frenar o desviar el cargamento de armas en los puertos de Bilbao y Santander. A continuación, estudiaremos los casos de los puertos españoles con mayor detalle.

4.1 LAS PRIMERAS PROTESTAS EN BILBAO Y SANTANDER

Todas las miradas apuntan al puerto de Bilbao en lo referente al inicio de las protestas contra la naviera Bahri y sus escalas en puertos españoles para cargar armamento que potencialmente podía usarse para alimentar la guerra en Yemen.

Ante operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas en el Puerto de Bilbao se requiere la presencia de una dotación de bomberos que consiste en coordinar un dispositivo preventivo, autorizar la carga y permanecer alerta mientras esta se realiza. El 13 de marzo de 2017, Ignacio Robles, un bombero del Servicio de la Diputación Foral de Bizkaia, se negó

a participar en la carga de explosivos en un barco de la naviera saudí Bahri. A pesar de que Robles niega haber tenido cualquier intención reivindicativa en su acción, sino más bien alega motivos de conciencia en relación con cumplir con las exigencias de su trabajo como bombero, desencadenó sin pretenderlo una gran ola de solidaridad y movilización social, incluyendo al movimiento feminista vasco, que "tomó el puerto de Bilbao."⁶² Esto desembocó, eventualmente, en el logro de impedir que más barcos saudíes continuaran cargando explosivos en el puerto de Bilbao. Sin embargo, dichas cargas se trasladaron a otros puertos españoles como Santander, Motril o Sagunto.

La organización *Pasaje Seguro & Cantabria con las personas refugiadas* convocó manifestaciones de denuncia por el traslado de la escala de los buques saudíes al puerto de Santander, y organizó diversas reuniones con la Autoridad Portuaria, la Delegación de Gobierno y el Gobierno de Cantabria reclamando sin éxito que frenasen dichas escalas. Fue entonces cuando decidieron solicitar medidas cautelares para que se denegase su atraque en el puerto. Estas fueron

62. León, I (2017b): «El Puerto de Bilbao ha enviado en 14 meses 430 contenedores con "explosivos" con destino a Arabia Saudí». Disponible en https://cadenaser.com/emisora/2017/12/30/radio_bilbao/1514632827_328575.html. Consultado el 19 de junio de 2023

rechazadas y el caso derivado al Juzgado de Instrucción número 5 de Santander, abriéndose diligencias previas de investigación en las que se solicitaba a la Autoridad Portuaria que acreditase que las operaciones de carga de mercancías peligrosas, como bombas o explosivos, eran coherentes con la normativa estatal e internacional.⁶³

A partir de mayo de 2019 se abandonó el puerto de Santander como puerto habitual de carga.

El pasado 2 de abril de 2023 el Parlamento de Cantabria se posicionó en contra de la utilización del puerto de Santander en este tráfico e instó al Gobierno de España a cumplir los acuerdos internacionales que firma "para evitar el transporte de armas que van a ser utilizadas para la violación de derechos humanos", por lo que exige que esta resolución "sea respetada y llevada a efecto".⁶⁴

63. Europapress Cantabria (2019): «Pasaje Seguro advierte del "peligro de inminente archivo" de la denuncia a la naviera Bahri». Disponible en <https://www.europapress.es/cantabria/noticia-pasaje-seguro-advierte-peligro-inminente-archivo-denuncia-naviera-bahri-20191016164850.html>. Consultado el 19 de junio de 2023

64. El Diario (2018): «Pasaje Seguro denuncia una nueva carga de armas en el Puerto de Santander». Disponible en https://www.eldiario.es/cantabria/sociedad/pasaje-seguro-denuncia-puerto-santander_1_2116844.html. Consultado el 19 de junio de 2023

Imagen 3. Activistas de Greenpeace paran en el puerto de Bilbao la carga de material bélico en el buque Bahri Tabuk de Arabia Saudí en febrero de 2018



Fuente: Greenpeace España

4.2 SAGUNTO, UN MUNICIPIO INCÓMODO CON SU ROL COMO PUERTO DE LA MUERTE

Tras las numerosas acciones de protesta en la ruta del norte de Europa (Alemania, Bélgica, Francia y norte de España), la naviera Bahri puede haberse visto forzada a cambiar de recorrido, eligiendo los puertos de Motril y Sagunto como puntos de carga y descarga tras pasar por EE. UU. y para emprender su ruta por el Mediterráneo hacia el Canal de Suez en su vuelta a Arabia Saudí.

El municipio de Sagunto ha manifestado a través de su consistorio sentirse incómodo con el paso de los "barcos de la muerte" por su puerto, realizando diversas declaraciones institucionales y aprobando dos mociones a lo largo de la última legislatura con motivo de la carga y descarga de material bélico en el puerto marítimo de Sagunto.⁶⁵ A pesar de ello, el Ayuntamiento de Sagunto manifiesta no tener com-

65. Expediente 771917h "Proposición PSOE, Compromís, EU de rechazo de carga y descarga de material bélico en el puerto marítimo de nuestra ciudad" y Expediente 867322p "proposición conjunta PSOE, Compromís, EU contra el uso de las instituciones portuarias con fines militares".

petencias para denegar el acceso al puerto ni para realizar inspección de su contenido ya que estas competencias corresponden a la Autoridad Portuaria de Valencia y al Gobierno central. No obstante, el alcalde del Ayuntamiento de Sagunto se comprometió a trasladar estas demandas al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de València, como representante del Puerto de Sagunto. El equipo de gobierno ha reiterado esta oposición a la escala de los buques de la naviera Bahri y de cualquier otro barco que pueda cargar o descargar material bélico en las infraestructuras del puerto marítimo de Sagunto, de uso civil.

También la ciudadanía de Sagunto y València ha mostrado su oposición al ataque de los barcos de la naviera Bahri con protestas y movilizaciones cada vez más llamativas. Muestra de ello es la protesta organizada por activistas de Marfull-Agró y Antimilitaristas-MOC València el 8 de mayo de 2023 que, coincidiendo con la llegada del Bahri Tabuk a Sagunto, desplegaron una pancarta gigante en el histórico Alto Horno número 2, anexo al puerto (véase la Imagen 4).

Imagen 4. Acción de protesta llevada a cabo en el Alto Horno nº 2 del puerto de Sagunto por activistas de Marfull-Agró y Antimilitaristas-MOC València



Fuente: Marfull-Agró y Antimilitaristas-MOC València



5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El análisis presentado en este informe pone en evidencia el rol fundamental que juegan los puertos españoles en la perpetuación de los conflictos armados. Sabemos que las guerras no se producen de forma accidental o incontrolada, más bien al contrario: se preparan, planifican y provocan, y son además un gran negocio. Pese a sus consecuencias devastadoras para la sociedad, sobre todo por las muertes y el sufrimiento que provocan, se sigue normalizando y legitimando un inmenso mercado que no forma parte de la economía productiva (de bienes de consumo) y cuyos beneficios se reparten unas pocas manos.

Con este informe queremos poner el foco en el constante tránsito y abastecimiento de armas y municiones que las guerras requieren, y en particular en el rol que juegan los puertos dentro de este comercio, siendo hoy en día una de las principales vías para la compraventa de armas y, por tanto, para el abastecimiento de quienes preparan y libran conflictos armados tan atroces como el del Yemen.

Entre 2016 y 2023 hemos identificado 41 cargamentos que probablemente supongan más de 1.200 contenedores y unas 35 mil toneladas de armas para Arabia

Saudí, en cinco puertos españoles (Bilbao, Santander, Motril, Sagunto y Cádiz), aunque presumiblemente se hayan dado muchos más. Estas cargas han sido realizadas en los buques Bahri Tabuk, Bahri Jeddah, Bahri Jazan, Bahri Hofuf, Bahri Yanbu y Bahri Abha.

Observamos que al principio del periodo la salida de armas se produjo por Bilbao pero que, debido a las intensas protestas de los movimientos sociales locales, este puerto fue sustituido por el de Santander. Allí, de nuevo, las acciones de protesta locales obligaron a la naviera Bahri a cambiar los puertos del Cantábrico por los del Mediterráneo. Motril, en Granada, y Sagunto, en València, han sido estos últimos años los puertos desde los que se ha cargado armamento con destino a Arabia Saudí pero también existe en estos municipios una creciente movilización ciudadana que pide el cese de estas actividades.

Podemos estimar que España ha exportado como mínimo un millón de municiones, bombas y explosivos a Arabia Saudí entre 2016 y 2023 con un valor de venta de 489 millones de euros hasta el 30 de junio de 2022. Los puertos españoles han cargado en los buques de la naviera Bahri, con destino al ejército saudí, municiones, proyectiles, espoletas, cartuchos, cargas propulsoras, disparos de 155 mm, ojivas, bombas, granadas, municiones fumígenas, municiones iluminan-

tes, cohetes con carga explosiva y bombas de guiado láser Paveway II. A las que hay que añadir lanchas patrulleras y vehículos militares URO-Vamtac.

Además, por los puertos españoles han salido armas en 2023 con destino a la guerra de Ucrania, en concreto 20 vehículos acorazados desde Bilbao y 6 tanques Leopard y 20 vehículos acorazados más desde Santander.

Como hemos visto, en la cadena de responsabilidades del negocio de la guerra, el transporte tiene un papel fundamental que depende no solo de las empresas de armamento, sino también de la participación y connivencia de grandes navieras, de gobiernos de países importadores, exportadores y por los que transitan las armas y, en menor medida, de otros actores como autoridades portuarias, gobiernos regionales y locales, sindicatos de estibadores, jueces, cuerpos de seguridad y bomberos. También hemos estudiado cómo la oposición de alguno de estos últimos grupos sumada a la presión y movilización social, puede conseguir generar interrupciones en el tránsito y la carga de armamentos, pese a lo limitado y temporal de sus impactos y a la tremenda dificultad que entrañan estas acciones.

Reducir la cantidad de armamento disponible, nos dicta la más básica intuición, debería disminuir las posibilidades de que los conflictos armados estallen, escalen en intensidad y se perpetúen. Si lográsemos interrumpir o dificultar el abastecimiento de armas y municiones estaríamos, por tanto, contribuyendo a promover la paz y a prevenir graves violacio-

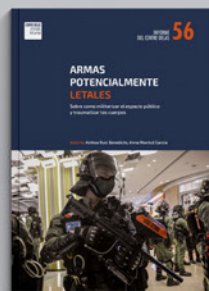
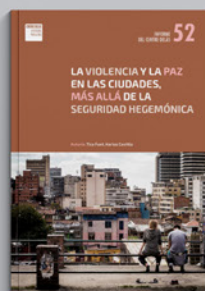
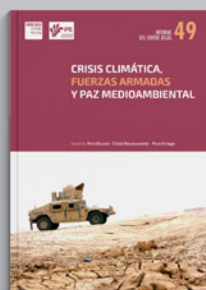
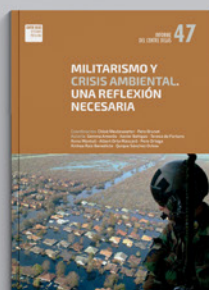
nes de los derechos humanos en todo el mundo.⁶⁶ Si fuéramos un paso más allá, prohibir el comercio de armas permitiría reducir aún más la cantidad de armas disponibles y disminuiría las posibilidades de que se produzcan conflictos y guerras, limitando también la transferencia de armas a grupos armados criminales o paramilitares. Es fundamental por tanto para quienes trabajamos por la paz y el desarme, que destapemos los engranajes del comercio de armas y saquemos a la luz cómo opera el negocio de la guerra, la complicidad necesaria de instituciones y representantes públicos, y el rol fundamental de infraestructuras básicas como los puertos, desde los que salen armas *Made in Spain* hacia guerras como la del Yemen.

Es por todo esto que cuando activistas antimilitaristas y pacifistas lanzan la consigna de que "la guerra empieza aquí", tratan de hacer evidente, precisamente, que la distancia geográfica (también moral, política y emocional) respecto a la mayoría de los conflictos armados que se libran hoy en el mundo, no existe en realidad. Y que esas guerras no podrían de ningún modo mantenerse sin el constante abastecimiento de armas por parte de los países del Norte Global, incluido el Estado español.

La guerra comienza, sabemos, en nuestras fábricas y polígonos industriales, pasa por nuestras carreteras y vías de tren, atraca en nuestros puertos y transita por nuestras aguas. Y es aquí, por tanto, donde podemos y debemos pararla.

66. Una guía para saber cómo identificar estos envíos militares que siempre están rodeados de una gran discreción y una altísima opacidad es el trabajo de Carlo Tombola publicado recientemente: "*Manual para la observación del comercio de armas*". Disponible en: <https://www.weaponwatch.net/2023/03/05/manual-para-la-observacion-delcomercio-de-armas/>

INFORME CENTRE DELÀS





Si valoras nuestras investigaciones
y quieres ayudarnos a mantener nuestro
rigor e independencia, puedes hacerte
socio/a o hacer un donativo escaneando
el código QR o en este enlace:
<https://centredelas.org/fes-te-soci-a/?lang=es>



Con el apoyo de:



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA



Diputació
de València